ISSN 2351-6658
ISSN (ONLINE) 2351-6666

СУПРАЦОЎНІЦТВА КРАІН ЕС І СНД НА РЫНКУ АЎТАМАБІЛЬНЫХ ГРУЗАПЕРАВОЗАК

ЮЛІЯ ЧАЙКОЎСКАЯ

Анатацыя: Міжнародныя перавозкі грузаў, транспартныя сродкі маюць важную ролю ў эканоміцы Еўрапейскага Саюза, і таму сучасная транспартная палітыка ЕС накіравана на стварэнне адзінай транс’еўрапейскай сістэмы, гарманізацыю транспартнага заканадаўства і паглыбленне супрацоўніцтва з краінамі Садружнасці Незалежных Дзяржаў. Інструментамі рэалізацыі гэтых мер з’яўляецца прыгранічнае супрацоўніцтва краін ЕС і СНД і рэалізацыя праграмы добрасуседства і партнёрства.

Ключавыя словы: аўтамабільныя грузаперавозкі, транспартная палітыка, Еўрапейскі Саюз, Садружнасць Незалежных Дзяржаў, супрацоўніцтва.

EU AND CIS COOPERATION ON THE ROAD FREIGHT MARKET

Abstract: International freight plays an important role in the economy of the European Union, and therefore modern EU transport policy aims to create a single trans-European transport system, transport legislation, and deepen the cooperation with the countries of the Commonwealth of Independent States. The instruments for implementing these intentions are the cross-border cooperation between the EU and the CIS, the European Neighbourhood and Partnership Instrument programme and other partnership arrangements.

Keywords: Road Freight, Transport Policy, European Union, Commonwealth of Independent States, Cooperation.

Сусветны рынак аўтамабільных перавозак з'яўляецца адным з тых, што найбольш дынамічна развіваецца ў параўнанні з рынкамі іншых відаў транспартных паслуг. У апошнія гады рынак аўтамабільных грузаперавозак значна павялічваецца ў аб'ёме за кошт высокай запатрабаванасці гэтых паслуг як у камерцыйных прадпрыемствах, так і ў прыватных асоб. Міжнародныя грузавыя перавозкі аўтамабілямі асабліва распаўсюджаны ў Еўропе, дзе невялікія адлегласці паміж краінамі і існуюць высокаразвітыя сеткі дарог, мяккія міграцыйныя і мытныя працэдуры.

Транспарт з'яўляецца адной з асноў эканомікі ЕС і выконвае важную ролю ў эканамічным росце і стварэнні працоўных месцаў. У транспартнай галіне ЕС занята каля 10 мільёнаў чалавек (4,2% ад агульнай колькасці занятых у эканоміцы), палова работнікаў галіны занятая на аўтамабільным транспарце: 2/3 у грузавым сектары і 1/3 – у пасажырскім. Агульныя затраты на аўтамабільныя перавозкі складаюць каля 1 трыльёна еўра на год, гэта больш за 10% ВУП Еўрапейскага Саюза. Кошт транспартнай інфраструктуры і тэхналогій ацэньваецца ў 20% сумарнага кошту асноўнага капіталу краін ЕС, а працягласць аўтамабільных дарог ЕС складае 5 мільёнаў кіламетраў, у тым ліку 60 тысяч кіламетраў сучасных аўтамагістраляў. Транс'еўрапейская транспартная сетка ахоплівае найбольш важныя напрамкі перавозак, і чакаецца, што да 2020 года працягласць транс'еўрапейскіх аўтамагістраляў дасягне 96 тысяч кіламетраў.[1]

Пашырэнне Еўрапейскага Саюза і выхад транс'еўрапейскіх сетак за межы кантынента актуалізуюць праблему гарманізацыі міжнародных і нацыянальных інтарэсаў у галіне транспарту. ЕС мае намер іграць больш значную ролю ў прыняцці міжнародных нормаў і правілаў, якія рэгулююць транспарт, у прыватнасці, у Еўрапейскай эканамічнай камісіі Арганізацыі Аб'яднаных Нацый (КВТ ЕЭК ААН), створанай яшчэ ў 1948 годзе, і Міжнародным саюзе аўтамабільнага транспарту (МСАТ).

Займаючы кансалідаваную пазіцыю ў гэтых арганізацыях, Еўрапейскі Саюз можа ўплываць на іх працу і прасоўваць ідэю стварэння такой сістэмы міжнароднага транспарту, якая ўлічвала б фундаментальныя патрабаванні ўстойлівага развіцця ўсёй сеткі транспартных камунікацый.

Краіны ЕС маюць дастаткова вялікую працягласць межаў з краінамі Садружнасці Незалежных Дзяржаў, якая складае 6200 кіламетраў. Мяжу з ЕС маюць рэгіёны Расіі, Беларусі, Украіны, Малдовы.

Нягледзячы на тое, што асноўныя канвенцыі і пагадненні на міжнародным узроўні ў дадзеных гэтых аб'яднанняў практычна не адрозніваюцца, рынак транспартных паслуг ЕС усё ж больш

[1] Штогадовы даклад IRU (2013). URL http://www.iru-eapd.org/detail_publications/id.124 Р.К. Щенин, А.В. Авилова, Н.М. Андрэева (2012). *Эканоміка Еўрапейскага саюза.* М.: КНОРУС.

лібералізаваны за кошт ратыфікацыі Кіёцкай канвенцыі, якая спрашчае мытныя працэдуры, уводзіць адзіны мытны транзіт і спрыяльна ўплывае на міжнародныя перавозкі грузаў.

Адным з кірункаў уздзеяння Еўрапейскага Саюза на транспартную палітыку СНД выступае прыгранічнае супрацоўніцтва, мэтай якога з’яўляецца стварэнне спрыяльных умоў развіцця прыгранічных тэрыторый, бо яны істотна саступаюць у параўнанні з узроўнем развіцця прыгранічных рэгіёнаў ЕС. Прававыя асновы гэтага кірунку дзейнасці ЕС утрымліваюцца ў еўрапейскай рамачнай Канвенцыі аб прыгранічным супрацоўніцтве тэрытарыяльных супольнасцяў і ўладаў 1980 года, да якой далучыліся многія дзяржавы-ўдзельніцы СНД. Прыгранічнае супрацоўніцтва ажыццяўляецца ў эканамічнай, культурнай, сацыяльнай, сферы транспарту, уключаючы будаўніцтва і функцыянаванне пагранічных аўтамабільных пунктаў пропуску. Такім чынам, удасканаленне транспартнай інфраструктуры спрыяе павелічэнню прапускной здольнасці пагранічных і мытных службаў краін СНД. Супрацоўніцтва ажыццяўляецца шляхам заключэння пагадненняў і падрыхтоўкі сумесных праграм і праектаў мясцовымі і тэрытарыяльнымі органамі ўлады адпаведных суб’ектаў.

Асноўнай формай прыгранічнага супрацоўніцтва Еўрапейскага Саюза і СНД з’яўляюцца еўрарэгіёны. Яны ўяўляюць сабой тэрытарыяльныя ўтварэнні, якія складаюцца з адміністрацыйных тэрыторый дзяржаў-суседзяў. Яны ствараюцца для развіцця ўзаемных сувязяў, эфектыўнага вырашэння агульных рэгіянальных праблем, развіцця і ўдасканалення транспартнай сістэмы ўнутры рэгіёна. Еўрарэгіёны дзейнічаюць практычна на ўсёй памежнай тэрыторыі ЕС і СНД: напрыклад, “Буг”, “Нёман”, “Ніжні Дунай”, “Карэлія” і іншыя. Іх задачамі з’яўляюцца наладжванне кантактаў у сферы эканомікі, транспарту, развіццё прыродаахоўнай дзейнасці. За кошт фінансавых укладанняў ЕС у развіццё еўрарэгіёнаў прыгранічныя тэрыторыі дзяржаў-удзельніц СНД атрымліваюць дадатковыя магчымасці для ажыццяўлення эканамічнай дзейнасці і павышэння ўзроўню дабрабыту грамадзян, якія пражываюць на іх тэрыторыі.

Важным аспектам уплыву ЕС з’яўляецца аказанне фінансавай дапамогі. Асноўны аб’ём фінансаў перадаецца дзяржавам-удзельніцам СНД у рамках праграмы TACIS (тэхнічнага садзейнічання СНД). Гэта праграма распрацаваная ЕС для краін СНД у мэтах садзейнічання развіццю эканамічных і палітычных сувязяў ЕС з краінамі-партнёрамі. TACIS выконвае сваю функцыю шляхам прадастаўлення субсідый дзяржавам-партнёрам. Прыярытэтнымі абласцямі фінансавання з’яўляюцца транспарт, энергетыка, ахова навакольнага асяроддзя. У рамках праграмы TACIS было прафінансавана стварэнне трансгранічнага інфармацыйнага

цэнтра на мяжы ЕС і Беларусі. На тэрыторыі Расіі былі пабудаваны сучасныя аўтамабільныя пункты пропуску на расійска-фінскай мяжы. Значная дапамога, у тым ліку на развіццё транспартнага сектара, была прадстаўлена Малдове. У Казахстане быў ажыццёўлены праект праграмы "Падтрымка развіцця палітыкі транзітных калідораў", у выніку чаго быў прыняты закон аб змешаных перавозках у Рэспубліцы Казахстан.

З 2007 года праграму TACIC замяніў Еўрапейскі інструмент добрасуседства і партнёрства. У яго аснове ляжыць новы прынцып фінансавання: краіна-ўдзельніца сумесных праграм павінна выдзяляць на іх рэалізацыю не менш за 10% сумы, якая выдзяляецца ЕС. Акрамя таго, істотная доля фінансавай дапамогі была перададзена дзяржавам-удзельніцам СНД у рамках рэалізацыі праграмы ТРАСЕКА (транспартны калідор Еўропа–Каўказ–Азія). Праграма, прынятая на канферэнцыі ў Брусэлі, накіравана на стварэнне альтэрнатыўнага транспартнага калідора з Еўропы праз Чорнае мора, Каўказ і Каспійскае мора ў Азію. Асноўнай задачай праграмы з'яўляецца ажыццяўленне інвестыцый з мэтай развіцця і прывядзення ў адпаведнасць з міжнароднымі стандартамі транспартнай інфраструктуры дзяржаў-удзельніц СНД.

Яшчэ адным напрамкам узаемадзеяння Еўрапейскага Саюза з СНД з'яўляецца "Паўночнае вымярэнне" – гэта палітыка ЕС, накіраваная на развіццё трансгранічнага супрацоўніцтва ЕС і яго прыгранічных краін, уключаючы Расію. Зонай узаемадзеяння выступае арктычны рэгіён і Калінінградская вобласць. Палітыка "Паўночнага вымярэння" ажыццяўляецца на аснове адпаведнай Палітычнай дэкларацыі і Рамачнага дакумента, прынятых у 2006 годзе.

З 1 студзеня 2010 года ў рамках рэалізацыі гэтай палітыкі функцыянуе партнёрства "Паўночнага вымярэння" ў галіне транспарту і лагістыкі (ПСІТЛ). Дзейнасць ПСІТЛ рэгламентуецца адпаведным Мемарандумам аб узаемаразуменні, падпісаным Расіяй, Рэспублікай Беларусь, Нарвегіяй і ЕС. Мэтай ПСІТЛ з'яўляецца ўдасканаленне ў адпаведнасці з экалагічнымі нормамі і патрэбамі рэгіёна асноўных транспартных камунікацый і лагістычных сувязяў для стымулявання ўстойлівага эканамічнага росту на мясцовым, рэгіянальным і глабальным узроўнях пры дапамозе развіцця абмежаванага ліку прыярытэтных інфраструктурных праектаў.

У разгледжаных кірунках супрацоўніцтва найбольш дакладна прасочваецца садзейнічанне Еўрапейскага Саюза развіццю транспартнай сістэмы краін-удзельніц Садружнасці Незалежных Дзяржаў. Паколькі ЕС і СНД з'яўляюцца непасрэднымі суседзямі, гарманізацыя транспартнага заканадаўства спрыяе пабудове міжнародных транспартных калідораў, якія злучаюць Еўропу і Азію. У гэтым напрамку ў

цяперашні час ідзе актыўнае супрацоўніцтва, і ў будучыні можна чакаць прагрэсіўных вынікаў сумеснага развіцця транспартнай сферы. Такім чынам, транспарт выступае ў якасці адной з асноў для павелічэння ўзаемадзеяння эканомік краін ЕС і СНД. Ён з'яўляецца адным з базавых сектараў як краін ЕС, так і СНД, забяспечвае сацыяльна-эканамічнае развіццё і спрыяе міжнароднаму гандлю.